

Víc lidí by se už do tunelů metra V.A nevešlo

více ve fotoreportáži na str. 4



## KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

### Setkání vedoucích pracovníků

Strategická konference Skupiny Metrostav proběhne letos 1. března v prostorách Národní technické knihovny. Programová konference Metrostavu TEK '13 se v návaznosti na ni uskuteční 14. března v hotelu Olympik.



### Losování vítězů

Obchodní ředitel Metrostavu Ing. Milan Veselský vylosoval 28. ledna výherce soutěže ze dne otevřených dveří metra V.A (foto). Z asi 5000 kuponů vybral také tři lístky se jmény dvou mužů

a jedné ženy, kteří získají hlavní cenu – nejmodernější přehrávač MP3 Apple iPod Nano a badmintonovou raketu s podpisem olympionika Petra Koukala. Na základě pozvání by je měli v dohledné době převzít v Informačním středisku stavby metra V.A. Jména všech výherců jsou zveřejněna na webových stránkách firmy, na něž se nově dostanete i po zadání zjednodušené adresy metrostav.cz.



### Subterra získala zakázku v Německu

Společnost Subterra vyhrála tendr na rekonstrukci 4205 m dlouhého železničního tunelu Alter Kaiser Wilhelm z roku 1879 mezi městy Koblenz a Perl v Německu. Prohloubí

jej asi o 1,3 m a vestaví do něj definitivní obzdivku z vodostavebního betonu. Upraví tak příčný profil starého dvoukolejného tunelu na moderní jednokolejný. Součástí zakázky je i ražba a ostění osmi asi šestimetrových propojek s druhým nedávno dokončeným tunelem.



### Fotografie z metra

Obyvatelé i návštěvníci Prahy si mohou od začátku ledna až do konce března prohlížet velkoplošné fotografie z výstavby metra V.A. Trojice fotografií – Josef Husák, Jiří Junek a Jan Tatar

– na nich zachytila zajímavé momenty z každodenního života stavbařů. Celkem 26 téměř třímetrových obrazů je vystaveno na čtyřech místech přímo v ulicích Prahy – na Evropské třídě, Vypichu, Petřínách a na Veleslavíně.



### Nové názvy stanic

Po stanici Červený Vrch na trase pražského metra V.A, která se na přání městské části Praha 6 bude jmenovat Bořislavka, změní svůj název i další dvě, nyní zvané Veleslavín a Motol.

Cestující tak budou jezdit přes stanici Nádraží Veleslavín do konečné stanice Nemocnice Motol. Podle pracovníků magistrátu budou tyto názvy lépe odpovídat místopisu.



### Sladká bomba

Do soutěže o nejkrásnější dort, která proběhla v sobotu 26. ledna v brněnské KAJOT Aréně, přihlásilo oblastní zastoupení divize 1 pro Jihomoravský region opět dort z rodinné cukrárny

Rozprým (foto). Při zábavné Dortiádě s Kometou, pořádané pro děti z dětských domovů a ústavů, sice jejich sladká bomba nezískala žádnou cenu, všem účastníkům ale velmi chutnala. Vítězek z registračních poplatků od účastníků soutěže putoval jako tradičně Nadačním fondu Femina.

# METROSTAV

METROSTAV A.S. ČLEN DDM GROUP

## Depozitář Národní knihovny



V Klementinu si mohou oddechnout – první etapa dostavby depozitáře Národní knihovny ČR je hotová. Všechny svazky jejího Národního konzervačního fondu, který schraňuje i noviny Metrostavu, se tak mohou z centra Prahy přestěhovat do Hostivaře. V nové budově, jejíž stavbu řídil Jiří Pauler z divize 9, najde moderní prostředí pro práci i řada zaměstnanců knihovny. Barevné skleněné tabule se jmény spisovatelů, které před okny jejich kanceláří poslouží jako slunolamy, všem přichozím na první pohled prozradí, jakému účelu nově rozšířený hostivařský komplex slouží.



V Hostivaři stojí depozitář Národní knihovny už od devadesátých let minulého století, jeho kapacita však přestala vyhovovat. Tým pracovníků divize 9 jej proto rozšířil novostavbou s kanceláři (foto č. 1) a skladovou částí pro uložení 2,5 milionu svazků Národního konzervačního fondu, jenž schraňuje český periodický i neperiodický tisk vydaný u nás i v zahraničí po roce 1901.

Nová budova stojí s odstupem 11 m podél původního depozitáře. Zabírá asi polovinu jeho délky a je s ním spojena proskleným krčkem, který eliminuje rozdíl podlahových úrovní i počtu pater. Na stavbě, jež trvala 15 měsíců, s divizí 9 spolupracovala i firma Zakládání staveb a pracovníci divize 6, kteří prováděli železobetonové konstrukce a osazovali prefabrikované prvky nosného skeletu.

I když divize 9 už úspěšně postavila či zrekonstruovala mnoho budov, tým Jiřího Paulera se v Hostivaři setkal se situacemi, které jej ani jeho kolegy často nepotkávají. Aby stavba neohrozila uložený depozit s nevyčíslenou hod-

notou, musel práce řídit tak, aby ani při jedině přeložce sítí nedošlo k narušení pečlivě udržovaného stabilního klimatu ve starém depozitáři. „Museli jsme třeba zbourat starou trafostanici a vybudovat novou, přeložit horkovod i kabely nízkého napětí, vše přesně podle harmonogramu, který vylučoval výpadky,“ popisuje Jiří Pauler.

Kromě obvyklých stavebních dorazilo na hostivařské staveniště i čtyřicet kamionů „železa“, tedy posuvných úložných regálů (foto č. 2), jejichž přesná instalace byla součástí zakázky a probíhala současně s finalizací stavby. Divize 9 si s jejich montáží v krátkém termínu i v řemes-



níky zaplněném objektu poradila. Stavbu, která do noci svítí pastelovými tóny, jež vznikají odrazem bílého světla od různě barevných podlah v kancelářích, předala klientovi už 19. prosince 2012, a to bez vad a nedodělků.

„Provedli jsme i veškeré terénní úpravy, přebudování inženýrských sítí a přípravu území, které umožní rychle provést i dostavbu druhé plánované části nového depozitáře,“ říká Jiří Pauler. „Tu bychom také rádi stavěli, ale výběr dodavatele bude podléhat novému výběrovému řízení a ještě není jasné, kdy jej investor vypíše.“

Po dokončení zmíněné druhé etapy přístavby získá depozitář Národní knihovny České republiky dostatečnou kapacitu na uskladnění všech tisků očekávaných v příštích padesáti letech, neboť kompletní areál v Hostivaři dokáže bezpečně uchovat až 10 milionů svazků knih. Už dnes však díky divizi 9 na první pohled prozrazuje, k čemu slouží – barevnými slunolamy se jmény spisovatelů připomíná hřbety knížek v policích knihovny (titulní foto).

31. ledna 2013 / 2 / XXV

**Ptáme se:** Ludka Schmidta, ředitele společnosti DANDREET str. 2

**Stavbu Galerie Teplice zahalily speciální stany** str. 2

**Divize 5 umí stavět mosty, tunely i pivovary** str. 3

**Mendelova univerzita v Brně má dva nové pavilony** str. 3

## Stadion ve Vítkovicích

Od září 2012 provádí tým Petra Kratochvíla ze severomoravského regionu divize 1 první etapu rekonstrukce Městského stadionu v Ostravě-Vítkovicích. Přeměnu 74 let starého areálu pro atletiku a fotbal na moderní multifunkční centrum musí ukončit do 30. dubna, aby zde už v červnu mohla proběhnout 52. Zlatá tretra.

„Podstatnou částí našeho díla, které má celkem 49 stavebních objektů, je vybudování kryté tribuny pro asi 5000 sedících diváků. Její pilotové založení provedla firma Zakládání staveb a nosnou konstrukci vytvoří 18 masivních ocelových ráků, které právě vztýčujeme (foto). Mezi ně už paralelně montujeme i prefabrikované stupně tribuny,“ říká stavbyvedoucí Ing. Michal Rádek.

Souběžně probíhá i rekonstrukce kanálu po obvodu atletické dráhy a montáž skeletu skladovací haly. Prodlužuje se také zděné oplocení a dělníci překládají či pokládají rozvody sítí. V rámci zakázky zde brzy vyrostou i nové vstupy a sociální zázemí pro diváky, umělé osvětlení, kanál pod atletickou dráhou a dvě energocentra. Atletická dráha i fotbalové hřiště získají nový povrch.

Stadion zůstal při rekonstrukci v provozu, což komplikuje život sportovcům i stavbě. Po jejím ukončení však už letos v červnu Ostrava získá nejen moderní stánek pro atletické soutěže nejvyšší kategorie či mezistátní fotbalové zápasy, ale i pro pořádání kulturních a společenských akcí. Kapacita stadionu by se ještě měla výhledově zvýšit až na patnáct tisíc sedících diváků.

–red–, foto Michal Rádek





## Cesta na denní světlo

Tunelovací stroje Tonda i Adéla svou práci při ražbě a stavbě traťových tunelů metra V.A skončily. Pražské podzemí však zatím neopustily – právě probíhá jejich demontáž a do konce března by všechny jejich části měly být levou tunelovou troubou přepraveny na zařízení staveniště E1 a odtud na úložiště ve Stavebním dvoře v Horních Počernicích.

Jako první opouštějí podzemí vozíky z Tondova závěsu – pracovníci z divize 5 je s pomocí specialistů z německé firmy Herrenknecht protahují hotovým tunelem nazpět do jámy E1, kde je vytahují na povrch. Tam se jich ujímají jejich kolegové z provozu dopravy divize 4 a jako nadrozměrný náklad je v nočních hodinách přepravují z Dejvic až do Horních Počernic, kde obě TBM čeká repase a uskladnění před dalším nasazením.

Do stísněné komory za koncem kolejového obratiště stanice Dejvická zatím mechanici vysunuli razicí štít Tondy a začínají jej demontovat (foto č. 1). Místa na práci opravdu moc nemají, vzdálenost mezi strojem a stěnou komory je jen několik centimetrů (foto č. 2). Štít je možné



rozebrat na díly, ze kterých byl složen. Řeznou hlavu je však nutné rozřezat na tři části, jinak by ji nebylo možné protáhnout hotovým tunelem na E1. Také při této náročné práci našim zaměstnancům pomáhají němečtí kolegové.

Až podzemí opustí stroj Tonda, dočká se protažení do komory Adéla, která zatím trpělivě čeká na konci své tunelové trouby (foto č. 3). Při jejím rozebírání už budou mít pracovníci divize 5 (foto č. 4) zkušenosti. Také druhý tunelovací stroj musí podzemí opustit levou tunelovou troubou, a to co nejdříve, aby divize 8 mohla naplno pokračovat ve své práci a dokončit celý úsek metra V.A z Dejvic do Motola v plánovaném termínu.



## Stavbu Galerie Teplice zahaly speciální stany

Centrum severočeských Teplic se pomalu mění k nepoznání. Z těsné blízkosti náměstí Svobody zmizela budova bývalého obchodního domu PRIOR – stavba z 80. let minulého století, která již nespĺňovala požadavky na moderní nákupní středisko. Na jejím místě už nad terén vyrůstá konstrukce multifunkčního centra s názvem Galerie Teplice, kterou buduje tým divize 8 pod vedením Ing. Radka Kubeše.

Nové nákupní centrum oživí střed města ještě lépe, než nabízel původní projekt na jeho stavbu od českobudějovické společnosti ATELIER 8000. Investor – společnost Galerie Teplice s.r.o. – se totiž během stavby rozhodl změnit jeho vzhled tak, aby lépe zapadlo do sousední zástavby a přitom působilo modernějším a vzdušnějším dojmem. Úpravy projektu svěřil londýnskému studiu BENOY a jeho požadavek byl jednoznačný – odlehčit fasádu, aby lépe ladila s okolím. Výsledkem práce britských architektů a designérů je nová podoba obvodového pláště z více různých materiálů. Díky většímu prosklení průčelí do náměstí Svobody a směrem k lázeňskému parku i k Domu kultury bude budova působit lehčeji a příjemněji.

To však bude až za rok. Teď na poměrně malém prostoru staveniště mohou kolemjdoucí zahlédnout hlavně speciální stany (foto č. 1), pod nimiž se topí, aby stavbaři mohli dokončit montáž obvodových stěn a stropu 1. PP a ve stejném podlaží pokračovat i v betonáži nadbetonávkou stropních panelů. Multifunkční centrum vyrůstá v čle-

nitém terénu a bude se do něj vstupovat ze tří výškových úrovní. Nosnou konstrukci, založenou na pilotách, proto tvoří do úrovně 1. PP monolitický železobeton a od stropu 1. PP až do posledního 4. NP předpjaté panely a průvlakly s nadbetonávkou (foto č. 2). Hrubou stavbu chce divize 8 dokončit ještě v průběhu letošního března.

Zajímavá práce pak na ni bude čekat při montáži obvodového pláště. Zejména díky jeho většímu prosklení vznikne na fasádě řada zajímavých architektonických detailů, které budou vyžadovat velkou pozornost při koordinaci prací. Tato činnost také bude podle vedoucího projektu v dalších měsících nejnáročnější. Jeho tým ji bude muset zvládnout stejně dobře, jako se mu třeba podařilo vyrovnat s nedostatkem místa pro skladování materiálu.

Martina Vampulová, foto Josef Husák



## V Praze 13 stavíme byty i kancelářskou budovu

Tým Ing. Martina Jiroty z divize 9 Metrostavu začal vloni v listopadu pracovat na zakázce nazvané Polyfunkční areál Medox II. Pod tímto jménem se skrývá výstavba tří bytových bloků doplněných administrativní budovou. Pro developerskou společnost DARAMIS GROUP vyrostou do 17. března příštího roku v Praze 13 v lokalitě Nad Motolským hájem.

Bytový objekt s celkem 134 byty, 17 ateliéry a 163 parkovacími místy vytvoří tři obytné bloky A, BC a D propojené společnými podzemními garážemi. Mezi novými domy jejich střeška pokrytá intenzivní zelení vytvoří vnitroblok pro odpočinek a relaxaci obyvatel z okolí. Největší budova A bude mít protáhlý půdorys, tři samostatné sekce a sedm nadzemních podlaží. Budova BC, složená ze sekcí B a C, má půdorys ve tvaru T a čtyři nadzemní podlaží. Půdorysně nejmenší čtvercový dům D bude šestipodlažní. Poslední patra budou u všech objektů ustupovat.

Šestipodlažní administrativní budova K bude nepodsklepená. Část půdorysu jejího přízemí bude na podnoží a poslouží jako parkoviště. Čtyři další patra projektant navrhl tak, aby v každém z nich mohl sídlit samostatný nájemce. V posledním a rovněž ustupujícím podlaží budou společné jednací a prezentační místnosti.

Pro stavební stránce všechny na pilotách založené objekty vytvoří vyzdívaný železobetonový monolitický skelet se ztužujícími stěnami. U podsklepených bytových domů je podzemní podlaží navrženo jako nepropustná bílá vana. Na fasádách uzavře kontaktní zateplovací systém tenkovrstvá omítka s barevně zvýrazněnými rizality a arkýři.

Konečný vzhled lokality, kterou developer nazval Nad Motolským hájem II, je dobře patrný z vizualizací č. 1 i 2 a naznačuje jej také první etapa stejnojmenného projektu, která od roku 2008 stojí vedle dnes zastavované oblasti.

Divize 9 má v současnosti nad Motolským hájem hotové stavební jámy s pilotovým založením, které provedli pracovníci společnosti PRAGIS. V místě administrativní budovy se táhnou základové pasy a betonáři se připravují na lití podkladních betonů. „Čeká nás běžná stavba, s jakou máme bohaté zkušenosti, a proto z ní nemáme obavy. Vloni se třeba našemu týmu podařilo úspěšně dokončit alfarezidenci, první etapu výstavby Rezidenčního parku Na Vackově. Navíc k plné spokojenosti našich developerů z Metrostavu Development. Děláme teď všechno proto, aby i současný investor byl za 14 měsíců s naší prací spokojen,“ uzavírá vedoucí projektu Ing. Jirota.

-Is-, vizualizace DARAMIS GROUP



P T Á M E S E

## Luděk Schmidta, generálního ředitele firmy DANDREET



Luděk Schmidt absolvoval geografii a kartografii na Přírodovědecké fakultě UK a Právnickou fakultu UK v Praze a studoval i na University of Delaware. Už dvacátý rok působí v realitním oboru a dnes je generálním ředitelem společnosti DANDREET, kterou založil. Ta je developerem a jedním z investorů Galerie Teplice, kterou staví Ing. Radek Kubeš z divize 8, a Galerie Šantovka v Olomouci, jejíž stavbu řídí Ing. Jan Šlajs z divize 1.

Vedl jste v uplynulých letech řadu developerských projektů. Na které z nich nejraději vzpomínáte?

Těžko se mi vybírá – při předchozím působení jsme budovali třeba nákupní centra Nisa Liberec a IGY v Českých Budějovicích, rezidenční projekt Nová Liboc, vilový projekt na Hanspaulce či velký administrativně-rezidenční projekt A7 Holešovičský pivovar. Velmi významná byla i stavba obytného souboru U Zámeckého parku v Čakovicích, kterou realizoval Metrostav a která zahrnovala 650 nových bytů. Všechny projekty byly takového rozsahu, že buď vytvořily novou lokalitu, nebo tu existující zásadně přeměnily.

Co je hlavní náplní činnosti vaší společnosti?

Zaměřujeme se primárně na velké investice v centrálních částech našich regionálních měst. Zatím stavíme převážně obchodní centra, připravujeme však i rezidenční projekty a administrativní budovy. Chceme pokrývat všechny tyto realitní segmenty, trváme však jen na těch nejlepších lokalitách. Galerie Teplice je třeba na hlavním náměstí v centru města. Galerie Šantovka zase roste na hranici historického jádra Olomouce a měla by vytvořit první část nově městské čtvrti. Do budoucna možná nevyloučíme ani projekty dál od středu měst, budou však muset splňovat naše požadavky – mít velmi dobrý přístup pro zákazníky i zásobování a být zřetelně viditelné. Nejde nám totiž o počet realizací, ale o to, aby naše projekty byly co možná neúspěšnější a měly dobrou perspektivu.

Intenzivně pracujete na projektu Galerie Prostějov a připravujete i další projekty. Ve stavbě však máte zatím dvě díla – v Teplicích a v Olomouci – a obě staví Metrostav. Proč jste si jej vybrali, rozhodovala cena?

Cena hraje vždy důležitou roli. Výběrová řízení na realizaci těchto zakázek však byla několikakolová a zúčastnily se jich všechny významné stavební firmy, které mají kapacitu a zkušenosti takto rozsáhlé dílo dokončit. Rozdíl v ceně nabídek nakonec již nebyly významné a při výběru dodavatele rozhodovaly poslední obchodní detaily. Zásadní byl i osobní pocit z jednání s vedením společnosti a z toho plynoucí důvěra, že projekt dokončí kvalitně, včas a za sjednanou cenu. Chtěli jsme samozřejmě jen takového dodavatele, který má dobré reference a je finančně stabilní.

Myslíte, že jste si vybrali dobře?

Myslím, že ano. Šantovka i Galerie Teplice rostou doposud podle plánu. Samozřejmě, že i u nich se objevují běžné provozní problémy a složitosti, které však okamžitě řešíme. Téměř roční vztah, který máme s divizí 1, a více než půlroční spolupráce s divizí 8 jsou však zatím velmi korektní a věříme, že je stejně vnímá i Metrostav.

Jak významné jsou tyto projekty z českého hlediska?

Šantovka je dnes největší soukromou tuzemskou stavbou mimo liniové stavby a Galerie Teplice určitě patří do první pětky. Jedná se tedy o velká díla, která musí být navíc dokončena v extrémně krátkých termínech – v Olomouci budeme otevírat už letos v říjnu a v Teplicích jen o pár měsíců později. Postup výstavby můžete sledovat na záběrech webkamer na stránkách [www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz), [www.galeriesantovka.cz](http://www.galeriesantovka.cz) a [www.galrieteplice.cz](http://www.galrieteplice.cz).

Věříte, že obě stavby zprovozníte včas?

Nepochybuji, že Metrostav harmonogramy staveb dodrží. Naše komunikace na úrovni stavby i s vedením firmy je navíc nadstandardní. Pokud vše zdárně dopadne, bude mít naše spolupráce dobrou perspektivu i do budoucna.



## Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



## Program na záchranu židovských památek

V současné době Metrostav rekonstruuje tři významné židovské památky. Vedle synagogy v Březnici, o níž jsme psali minule, k ní patří i synagoga a rabínský dům v severočeském Ústěku. Tuto akci tým Ing. Josefa Holady z divize 6 zahájil počátkem roku 2012 a v současnosti s ní již spěje k závěru. S předáváním opravené synagogy začal vloni před Vánoce, rabínský dům ji bude následovat v polovině letošního února.

Nechybělo mnoho a úštěcká synagoga nemusela existovat. Byla v dezolátním stavu a v 70. letech minulého století na ni byl dokonce vystaven demoliční výměr. Spolupráce Židovské obce a města Ústěku však našťastí rozhodla o její opravě, a podařilo se tak zachránit stavbu, která je hned z několika hledisek velmi zajímavá a originální. Byla postavena v klasicistním stylu koncem 18. století na místě vyhořelé dřevěné synagogy. Stojí v prudkém sva-

hu na vysoké podezdívce z pískovcových kvádrů, zepředu je jednopatrová (foto č. 2) a zezadu má charakter věžové stavby. Uvnitř je vyzdobena maurskými motivy.

Synagoga i rabínský dům prošly v devadesátých letech 20. století velkými opravami. Rabínský dům dostal novou střechu a fasádu, synagoga byla rekonstruována. Bohužel se však nepodařilo odstranit vlhkost v jejích podzemních podlažích. Vyřešení tohoto problému bylo proto spolu s rekonstrukcí zahrad hlavním úkolem divize 6. Zahradu ovšem neznamenal jen úpravu dřevin a dalších okrasných prvků, stavaři ji museli zpevnit a z lomového kamene postavit tři úrovně opěrných zdí (foto č. 1).

„Vzhledem k složitému terénu jsme veškeré práce dělali ručně,“ popisuje hlavní složitost stavby Ing. Holada. „Jenom beton do základů jsme mohli dopravovat čerpadlem a k přesunu zeminy jsme použili dopravní pásy. Jednoduché nebylo ani sehnat dostatečné množství pískovcových kvádrů pro opěrné stěny. Ty, které byly na místě, stačily tak na pětinu díla. Zbylé jsme museli shánět z různých demolic v okolí. Místní pískovcový lom je totiž už léta zavřený. A vozit kámen až z Hořic či Božejova, kde jsou dnes jediné pískovcové lomy v ČR, by představovalo značné náklady na dopravu a navíc by kvádry svou strukturou neodpovídaly okolním stavbám. A aby toho nebylo málo, museli jsme je na místo pokládky tahat ručně asi 200 metrů po schodech,“ vzpomíná Ing. Holada.

U synagogy už dnes stavbařům zbývají dokončit pouze některé terénní úpravy. Obdobně i v rabínském domě už mají téměř vše hotovo. Z deseti vybraných židovských objektů, které v současnosti procházejí rekonstrukcí v rámci programu revitalizace pracovně nazvaného 10 hvězd, budou památky v Ústěku otevřeny jako první. Již počátkem letošní letní sezony v nich návštěvníci najdou expozici věnovanou židovskému školství.

–jar–, foto Josef Husák



## Divize 5 umí stavět mosty, tunely i pivovary

Pracovníci divize 5 se vedle tunelů a mostů stávají odborníky i na pivovary. V letech 1995–2007 se podíleli na rozsáhlé rekonstrukci v Krušovicích, a protože tamní management byl s jejich prací spokojen, objednal si je i na modernizaci do svého dalšího působiště – do pivovaru v Rakovníku, který vznikl roku 1454.

V pivovaru (foto) má divize 5 na starosti hned několik akcí. Vloni v únoru začala s postupnou ruční demolicí objektu humen – prostoru pro úpravu sladu, ke které se pak přidala přestavba části skladu na novou kotelnu a také rekonstrukce filtrace – tu momentálně stavbaři dokončují.

V říjnu zahájili práce na základech pro nové přetlačné tanky, z nichž se stáčí hotové pivo. „I ty již máme prakticky hotové, a to včetně demolic souvisejících objektů,“

vedl vedoucí projektu Milan Špička a doplnil: „Další probíhající akcí je revitalizace tzv. hvozdu na sila pro skladování hotového sladu, kterou bychom měli dokončit letos v květnu. Hvozdy, čili budova na sušení sladu, projdou zásadní změnou a zbudou z nich pouze obvodové stěny. Ručně vybouráme vnitřní konstrukce, zpevníme základové zdivo a provedeme omítky. Objekt pak předáme pro montáž samotných sil. Po technologii dokončíme stavební úpravy a uděláme novou střechu. Podobně jako jinde, i tady je součástí díla demolice přilehlého objektu.“

I když je pivovar dost specializovaný provoz, pracovníci divize 5 v něm provádějí především standardní stavební práce. Nejkomplikovanější z nich jsou rozsáhlé a složité ruční demolice. Pivovar se totiž nachází ve středu města, a tak omezují hlučnost i prašnost a musejí se vypořádat také s vyššími nároky na bezpečnost a logistiku. Největší takovou akcí bude ruční zbourání 20 m vysokého sila na nádvoří, ke kterému dojde při plném provozu pivovaru.

„Od počátku stavby jsme měli obavy z mokřých procesů, protože jejich provedení ve zcela rozkryté budově vychází s ohledem na termíny montáže technologie na leden a únor. Současné mrazivé počasí naše obavy bohužel potvrzuje,“ říká Milan Špička. Věří však, že všechny popsané komplikace jeho tým dobře zvládne, a svým dílem tak přispěje k obnově slávy rakovnického piva.

–jar–, foto Josef Husák



## Mendelova univerzita má dva nové pavilony

Areál Mendelovy univerzity v Brně-Černých Polích opouští po téměř dvou letech stavbaři. Sdružení pro stavbu pavilonů M a X, jehož součástí byla divize 1 Metrostavu, tu už totiž dokončilo výstavbu dvou nových budov, v nichž od začátku příštího akademického roku najdou moderní zázemí pro výuku i výzkumnou činnost studenti a pedagogové brněnské univerzity. Nevznikly tu ale jen nové učebny a posluchárny vybavené potřebnými přístroji a technologiemi, pavilon X se díky své poloze a moderní jídelně s výdejnou jídel pravděpodobně stane i centrálním bodem univerzitního života.

Tým Ing. Jaroslava Kuncce z jihomoravské oblasti divize 1 měl u zakázky na starosti výstavbu části pavilonu M a provedení venkovních terénních úprav a areálových sítí. Ostatní objekty spadly do kompetence dalších členů dodavatelského sdružení – firem IMOS Brno a UNISTAV.

Pavilon M byl z organizačních i projektových důvodů rozdělen na zelenou budovu M1 (foto č. 2) a část M2, jejíž fasáda je obložena cembonitem. Obě propojuje prosklená vstupní hala. Pavilon má dvě podzemní a dvě nadzemní podlaží a jeho nosnou konstrukci tvoří monolitický skelet doplněný montovaným sendvičovým pláštěm. Zajímavé je i některé vnitřní vybavení, jež bylo součástí dodávky. Nacházejí se v něm například skleníky včetně nezbytného technického zázemí a dva fytotrony. To jsou speciální klimatické komory k pěstování rostlin za kontrolovaných a programově regulovatelných vnějších podmínek. Díky tomu v nich lze simulovat klimatické podmínky od horké a suché Sahary přes deštný prales až po ledovou Arktidu.



1

Pavilon X má jedno podzemní a tři nadzemní podlaží, přičemž to poslední mírně ustupuje. Pozornost upoutá především druhým podlažím, které má oválný tvar a celoprosklenou obvodovou stěnu. Jeho fasádu zdobí lepené lamely z modřínového dřeva, jež jsou uchyceny do obvodové ocelové konstrukce a plní funkci slunolamu. Nedodržení geometrické svislosti, které zaujme na první pohled, je záměrné. Lamely totiž mají evokovat vzhled kmenů stromů, se kterými si pohrává vítr (foto č. 1).

„Jednou z náročnějších činností byla koordinace stavební připravenosti pro výstavbu minipivovaru, pekárny, minimlékárny, masné výroby a mikroskladovny, které jsou umístěny v části M2,“ vzpomíná Ing. Kunc. Hotové dílo jeho tým předá investorovi v březnu. V následujících měsících vedení univerzity zajistí vybavení nových pavilonů potřebným nábytkem a technologiemi do laboratoří a na podzim otevře jejich dveře studentům.

Martina Vampulová, foto Vladimír Palát

Mendelova univerzita v Brně je nejstarším vysokým zemědělským a lesnickým učeništěm v českých zemích. V roce 1919 byla založena jako Vysoká škola zemědělská, po 76 letech ji pojmenovali po Gregoru Johannu Mendelovi (1822 Hynčice – 1884 Brno), který si uvědomil důležitost matematiky a statistiky pro vysvětlování přírodních dějů. Objevil základní zákony dědičnosti a stal se zakladatelem genetiky.



2

## Se zimním počasím stavbaři z divize 4 počítají

I když práce na rozestavěné rychlostní komunikaci R7 v úseku mezi Vysočany a Droužkovicemi omezuje zimní období, dílo se pomalu chýlí ke konci. Téměř 9,5 km dlouhý úsek nové čtyřpruhové silnice na tahu mezi Prahou a Saskem by totiž měl být uveden do provozu ještě letos. Pracovníci divize 4 vedení Ing. Zdeňkem Rozsypálkem dělají vše pro to, aby se tak stalo.



1

tace navrhovala provést vertikální geodrény, které měly konsolidaci podloží násypů urychlit. Specialisté se však nakonec shodli na tom, že tento způsob je nutné využít jen ve velmi malém rozsahu. Na většině trasy byla stlačitelnost podloží nízká a použití geodrénu nakonec nebylo třeba. V jednom úseku však museli pracovníci provozu zemních prací divize 4 nahradit běžný násyp sendvičovým,



2

„Na celé stavbě je celkem 11 mostů, za výstavbu osmi z nich odpovídáme,“ říká hlavní stavbyvedoucí Ing. Petr Marhold z divize 4, která na zakázce pracuje ve sdružení se společnostmi EUROVIA CS a SALEMA Construction, a doplňuje: „Sedm přímo postavili pracovníci našeho provozu mostních technologií a jeden jsme zadali subdodavateli. Dvě přemostění (foto č. 1) už jsou hotová a uvedena do provozu, ostatní mosty na R7 dokončíme během prvního pololetí letošního roku. I když jsme teď kvůli počasí stavbu na chvíli opustili, zemní práce jsou už téměř hotové. Brzy budeme pokračovat v pokládce nestmelených i stmelených konstrukčních vrstev vozovky, dokončíme její odvodnění, osazení svodidel, dopravní značení a SOS systémy. Dále nás letos čeká ještě jedna protihluková stěna, oplocení a nesmím samozřejmě zapomenout na vegetační úpravy a rekultivační práce.“

Stejně jako ostatním stavitelům liniových dopravních staveb způsobily v počátcích díla pracovníkům z týmu Ing. Rozsypálka největší vrásky na čele geologické podmínky. V zářezech třeba nečekaně odkryli spalitelné uhlíkaté vrstvy, které museli zabezpečit před případným samovznícením. Dlouhé měsíce také trvalo, než po doplňkovém inženýrsko-geologickém průzkumu odborníci určili nejvhodnější způsob, jak vyřešit konsolidaci vysokých násypů zemního tělesa. Původní projektová dokumen-

vým, v němž zeminu násypu prokládali lehkým keramickým kamenivem. Vylehčený násyp podloží příliš nezatížil, a jeho konsolidace proto byla výrazně menší a kratší.

Zkrácení jakéhokoliv termínu přitom bylo vítané – stavbu totiž už v počátku zdrželo čekání na některá stavební povolení a pozdní přeložky vodičů vysokého a velmi vysokého napětí. Teď už ale snad nic nezabrání tomu, aby nová část čtyřpruhové rychlostní silnice R7 mezi křižovatkami Vysočany a Droužkovice (foto č. 2) byla ještě letos uvedena do provozu, a zrychlila tak cestu na hlavním tahu mezi Prahou, Chomutovem, Horou Svatého Šebestiána a sousedním Německem. Celkové dokončení stavby je naplánované na konec června roku 2014.

Rychlostní silnice R7, Praha–Slaný–Louny–Chomutov: Čtyřpruh kategorie R 25,5/100

Celková délka:	82,634 km
Z toho v provozu:	25,999 km
Z toho v přípravě:	56,635 km
Rozestavěný úsek MÚK Vysočany–MÚK Droužkovice:	
Délka:	9,444 km
Plocha vozovek:	206 322 m <sup>2</sup>
Objem výkopů:	225 000 m <sup>3</sup>
Objem násypů:	874 000 m <sup>3</sup>



## Odstraňujeme bariéry

O čem píše publikace nazvaná Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě, není nutné dlouho vysvětlovat. Vyšla v roce 2010, fotografiemi do ní přispěl archiv Metrostavu a dotýká se i dopravy invalidů.

Přepřevoz osob se sníženou schopností pohybu a orientace se začala správní rada pražských Elektrických podniků, které byly založeny v roce 1897, poprvé zabývat až v roce 1915. První světová válka totiž zmrzčila takové množství lidí jako nic jiného předtím. Ze začátku pomoc představovalo jen zlevněné jízdné. O to, jak se lidé do dopravních prostředků dostanou, se nikdo nestaral.

Už v roce 1930 se ale v pražských ulicích objevila první desítka dvounápravových vlečných vozů se širokým středním vstupem a sníženou plošinou, přezdívaných krásin. Umožňovaly snadný nástup i výstup také maminkám s kočárky a jezdily až do roku 1974.

Dopravní podnik hl. města Prahy se soustavně začal starat o řešení pohodlnější a bezpečnější dopravy všech cestujících až v 90. letech minulého století. V metropoli tak od roku 1995 jezdí nízkopodlažní autobusy, o rok později se v jejich ulicích objevily i nízkopodlažní tramvaje.

Zpřístupnění metra však stále není dokončené. Počítáme-li přestupní stanici na každé trati zvlášť, je v něm celkem 57 stanic. Z nich 34 má bezbariérový přístup pro všechny cestující, ve dvou stanicích mohou osoby na invalidním vozíku používat upravené nákladní výtahy, ve třech šikmou schodišťovou plošinu a v jedné plošinu svislou. V návrhu plánu investic na letošní rok se počítá s bezbariérovým zpřístupněním stanic I. P. Pavlova, Můstek A/B a Anděl. Ke zpřístupnění metra všem cestujícím v minulosti přispěl i Metrostav. O další zakázky tohoto druhu se samozřejmě bude také ucházet.

## Není boule jako boule

Vloni v listopadu se Metrostav stal partnerem nadějně akrobatické lyžařky Terezy Vaculíkové (foto), která se věnuje jízdě v boulích. I když první lyžařští akrobati udivovali svými salty na zasněžených svazích už na začátku 20. století, tato část moderního akrobatického lyžování se stala závodní disciplínou až v roce 1971. Od roku 1992, kdy se Tereza shodou okolností narodila, je i na programu zimních olympijských her.

Sezona 2010/2011 byla pro Terezu zatím neúspěšnější v její sportovní kariéře. Na jejím začátku se v 17 letech stala nejmladší členkou české výpravy na zimních olympijských hrách ve Vancouveru. Při závodě ve francouzském Meribelu se vůbec poprvé probojovala do finále světového poháru a následně se nominovala na mistrovství světa, kde obsadila 11. místo. V březnovém závodě ve švédském Aare se poprvé umístila v elitní desítku světového poháru – na sedmém místě. Vrcholem sezony však pro ni bylo mistrovství světa juniorů ve finském Jyväskylä, kde v klasickém závodě vybojovala bronz a těšila se na další závod. V něm se dostala mezi čtyři nejlepší a byla odhodlaná bojovat o nejvyšší medaili. V postupovém kole si však při jízdě přetrhla přední křížový vaz, praskl jí meniskus a její sen se rozplynul...

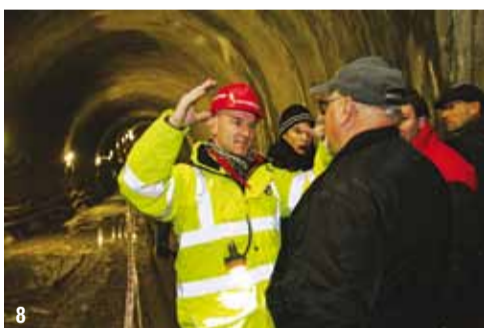
Po operacích a rehabilitaci se Tereza během léta 2012 věnovala jako obvykle trénování skoků do vody v Acrobaparku ve Štítech a do letní přípravy poprvé zařadila i pobyt na sněhu – na konci července odletěla lyžovat do Austrálie, kde trénink zaměřila především na získání citu pro sněh. Postupně se však dostala i ke skokům a samotné jízdě v boulích. Podzimní přípravu absolvovala na rakouském ledovci Hintertux.

První závody po roční pauze se Tereze nepovedly úplně podle jejích představ. Získala sice body do světového poháru, ale skončila až na 22. místě. V Lake Placid se 17. ledna o jednu příčku zlepšila. Držíme palce, aby její postup po zebříčku nejlepšíků byl nadále ještě rychlejší.

– red –, foto Sport-Invest



## NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Víc lidí, než kolik přišlo 19. ledna, by se do tunelů metra V.A (foto č. 1) už nevešlo. Kolik lidí přijde v den otevření dveří (DOD) na prohlídku stavby metra V.A, si 19. ledna ráno nikdo netroufal odhadnout. Osmistupňový mráz je totiž mohl snadno odradit. Dorazilo však na 17 500 návštěvníků a staveniště zaplnilo do posledního místa. Prohlídková trasa začínala v jámě pro vestibul stanice Veleslavín (foto č. 2), odkud vedla přes samotnou stanici (foto č. 3) do jámy E2 a zpět. Lidský had se potom vinul tubusem (foto č. 4), jež vytvořila Adéla, až do jednodlné stanice Petřiny (foto č. 5). Návštěvníky překvapila svou rozlehlostí, nezvyklým osvětlením i montážními plošinami a formou pro pokládku izolací a betonáž definitivního ostění (foto č. 6). Čestným hostem akce byl kromě ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy Ing. Milana Křístka i primátor hlavního města MUDr. Bohuslav Svoboda. V podzemí jej doprovázel generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát (foto č. 7 zprava), který při této příležitosti řekl: „Stavba pokračuje podle harmonogramu, v některých částech jsme dokonce v mírném předstihu. Budování každé trasy metra přináší řadu novinek a technických inovací. Zde to byly razicí štíty, které umožnily rychlou a bezpečnou ražbu v komplikovaných a neustále se měnících geologických formacích.“ Po celou dobu, kdy byla stavba otevřena, v ní pracovníci z divize 8 Metrostavu a z divize 1 Subterry poskytovali informace a odpovídali na dotazy (foto č. 8). Patří jim za to velký dík, stejně jako všem ostatním, kdo se na přípravě DOD podíleli. Na závěr cesty bylo možné na Vypichu odevzdat soutěžní kupon s adresou a nasbíranými razítky (foto č. 9). Sešlo se jich přes 5000 a obchodní ředitel Metrostavu z nich vylosoval 12 šťastlivců, kteří získají ceny – viz strana 1.

## Nejstarší na světě

Zatímco v Praze začalo jezdit metro před 39 lety, londýnská podzemní dráha – nazývaná the Tube – oslavila letos v lednu 150. výročí svého otevření. Měří dnes něco málo přes 400 km a jejich 11 linek se jako pavoučí síť proplétá pod anglickou metropolí i v jejích ulicích.

Londýnská podzemka je nejstarší na světě. První návrhy na její vybudování padly už v roce 1854, kdy vznikla společnost Metropolitan Railway. V lednu 1863 otevřela první sedmikilometrový úsek metra, v němž hned při zahájení veřejného provozu, 10. ledna, párou poháněné vlaky převezly na 40 tisíc cestujících. O šest let později mohli poprvé podjet i pod řekou Temží. Od roku 1905 se s počátky elektrifikace tratí pasažéři začali zbavovat nánosů sazí a průvanu z důkladného odvětrávacího systému, který původní parní lokomotivy pod zemí vyžadovaly.

Na začátku 20. století provozovalo rozrůstající se londýnskou podzemní dráhu šest samostatných společností. Linky nebyly propojené a cestující z nich museli často vystupovat na povrch. Zlom nastal až před 80 lety, kdy se firmy sjednotily. V roce 1948 bylo londýnské metro znárodněno a začalo se rozvíjet pod správou města. To už ale mělo za sebou období druhé světové války, kdy při náletech na Londýn sloužilo pro desítky tisíc lidí jako úkryt před bombardováním. Jedna jeho trať byla dokonce zcela uzavřena, aby ji Britské muzeum mohlo využít pro uskladnění ohrožených historických památek.

Ne všechny stanice ze staré the Tube jsou však dnes v provozu. Desítky nepoužívaných už byly zbourány, další čekají na otevření nových tras nebo slouží jiným účelům, třeba jako příležitostné kino. Kultura je ostatně v londýnském metru všudypřítomná – o místa k muzicírování zde mají hudebníci s licencí neutuchající zájem.

Trasy současného metra pokrývají centrum a severní část Londýna, a the Tube je tak svou délkou 402 km třetí největší podzemní dráhou na světě po Pekingu a Šanghaji. Pod zemí je však jen asi 45 procent jejích tratí. Větší část trasy vede po povrchu, kde využívá profilově větší vlaky – všechny typy souprav ovšem v metru jezdí vlevo. O provoz, údržbu a rozvoj nejen podzemní, ale i povrchové dopravy v anglické metropoli se dnes stará společnost Transport for London, v níž pracuje 25 tisíc zaměstnanců – a nemají to snadné. Ve své historii už totiž londýnská podzemka zažila i velmi smutné okamžiky. V únoru 1975 narazil její vlak na zeď tunelu u Moorgate a zemřelo zde 43 osob. V listopadu 1987 zase ve stanici King's Cross uhořelo 31 pasažérů, v červenci 2005 jich atentátníci 56 zabil při třech současných bombových útocích.

Bezpečnostní opatření v londýnském metru jsou proto dnes jedna z nejpřísnějších. I díky tomu vloni bez problémů přepravilo asi 3,2 milionu osob denně, což ročně představuje kolem 1,2 miliardy cestujících. Podrobnosti o hromadné dopravě v britském hlavním městě najdete na webových stránkách [www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk). V našich novinách příště představíme hitparádu největších zajímavostí z podzemních drah celého světa.

## Auto k zrychlení služeb

Červený osobní automobil Škoda Fabia vyřazený z vozového parku Metrostavu předal 23. ledna vedoucí útvaru vztahů k veřejnosti Ing. Jiří Kavan řediteli občenně prospěšné společnosti ENERGIE z Meziboří u Litvova Ing. Ivanu Konečnému (foto zprava).

Společnost ENERGIE dnes poskytuje sociální služby asi 80 mentálně postiženým a duševně nemocným lidem převážně z ústeckého regionu. Pomáhá jim začlenit se do společnosti i tím, že jim umožňuje chráněné bydlení v šesti bytech a jednom rodinném domě. Jsou rozmístěny po celém městě, a proto osobní auto pomůže výrazně usnadnit a zefektivnit práci asistentkám, které lidem slouží a doposud za nimi musely chodit pěšky.

– red –, foto Miloslav Kolář

